

Die 240 P der SNCF

Die damalige Paris-Lyon-Méditerranée-Gesellschaft, beeindruckt von den Leistungen der 240 P Typ 700 der Paris-Orléans-Bahn beabsichtigte, mit dieser Maschine Versuche auf ihren Strecken durchzuführen. Inzwischen wurde jedoch die SNCF ins Leben gerufen. Die schliesslich mit der 240 P 705 im Jahre 1938 zwischen Paris und Lyon durchgeführten Versuche waren sehr erfolgreich und veranlasste die neu gegründete Region Sud-Est bei ihrer Nachbarin der Region Sud-Ouest 25 Lokomotiven dieses Typs zu bestellen. Als Basis dienten die P.O. 231 A, die in den Tours-Werkstätten entsprechend umgebaut wurden. Die hauptsächlichsten Änderungen bestanden in der Verstärkung des hinteren Rahmenteils und dem Ersatz der Bisselachse durch eine vierte Kuppelachse. Gleichzeitig wurden die Umläufe über die Treibräder angehoben. Diese Einheiten wurden mit 240 P bezeichnet und dem Depot Laroche-Migennes zugeteilt.

Auf der 31,2 km lange Strecke Les Laumes-Blaisy mit ihrer durchschnittlichen Steigung von 5,3‰ und einer maximalen Steigung von 8‰, erbrachten diese Lokomotiven teilweise erstaunliche Leistungen. So wurde ein Zug von 512 Tonnen mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 107,2 km/h, ein Zug von 620 Tonnen mit 110 km/h und 1941 sogar ein Zug von 800 Tonnen mit 107,2 km/h über die Steigung gezogen.

Der erfolgreiche Lebenslauf dieser Maschine fand anfangs der 50er Jahre durch die fortschreitende Elektrifikation ein Ende. Leider ist keine dieser Maschinen der Nachwelt erhalten geblieben.

CERTIFICAT

Die Lemaco-Modelle:

Technische Daten

Länge über Puffer, Tender 36 P 15	546 mm	Gewicht inkl. Tender 36 P 15	3'580 g
Länge über Puffer, Tender 36 Q 5	546 mm	Gewicht inkl. Tender 36 Q 5	3'550 g
Stromaufnahme bei 12 V unbelastet	420 mA	Mindestradius	1'900 mm

Die Produktion umfasst folgende Varianten

Kat.-Nr O-071	SNCF 240 P 15, Rollenlagerstangen, Tender 36 P 15, grün	1 - 40	40 Exemplare 2003
Kat.-Nr O-071/1	SNCF 240 P 4, Tender 36 Q 5, grün	1 - 25	25 Exemplare 2003

- Komplette Führerstandseinrichtung inkl. Beleuchtung, bewegliche Türen an Lok und Tender
- Rauchkammertüre zum Öffnen, voll detaillierte Rauchkammer
- Kugelgelagerte, gefederte Treibachsen
- Radreifen und Treibstangen aus Neusilber
- Federpuffer
- Freilaufantrieb durch Faulhaber 3042 Präzisionsmotor Gleichstrom 12 - 14 V
- Motor abschaltbar, ermöglicht Beleuchtung des stehenden Modells
- Vorbildgetreue Nachbildung der Innensteuerung mit Kropfachse, sowie des Bremsgestänges
- Halbautomatische Kurzkupplung zwischen Lok und Tender. **Für die Vitrine** kann der Lok-Tenderabstand verringert werden
- Konstante, fahrtrichtungsabhängige Spitzen- und Rückbeleuchtung
- Massstäbliche Schraubenkupplungen

Les 240 P de la SNCF.

Le PLM fut séduit par les performances en service des locomotives 240 type 700, ex Pacific 4500 de la compagnie du PO. Ces machines développaient en effet des puissances supérieures à 4'000 ch.

Des essais furent envisagés, mais entre-temps la SNCF fut créée, et ces essais ne purent se concrétiser qu'en 1938 sous la forme de plusieurs allers-retours entre Paris et Lyon (parcours sans relais) avec la 240-705.

Le comportement de la machine fut jugé si parfait, que la nouvelle région Sud-Est de la SNCF commanda à sa voisine, la région Sud-Ouest, vingt-cinq locomotives, obtenues par la transformation aux ateliers de Tours de 231 A ex 4500 PO. La transformation porta sur l'augmentation du volume des cylindres basse pression, la pose d'un échappement Kylchap double; la partie arrière du châssis fut renforcée afin d'installer un quatrième essieu accouplé à la place du bissel d'origine, et le tablier fut remonté au-dessus des roues-motrices.

Ces nouvelles locomotives ainsi obtenues furent dénommées 240 P et affectées au dépôt de Laroche-Migennes.

La section Les Laumes – Blaisy d'une longueur de 31,2 kilomètres en rampe de 5,3‰ avec un maximum de 8‰ fut à maintes reprises le théâtre de performances remarquables: elle fut parcourue à 120 km/h de moyenne avec un train de 512 tonnes et à 110 km/h avec un train de 620 tonnes; en 1941, avec 800 tonnes, elle fut franchie à 107,2 km/h. La puissance au crochet développée s'élevait à 3'175 ch, soit 3'600ch ramenés en palier, ou 4'600 ch aux cylindres.

L'activité de ces machines prit fin avec l'achèvement de l'électrification Paris – Lyon au début des années cinquante. Elles furent réformées, et aucune n'a été conservée.

Les 240 P ont remorqué entre ces deux villes les trains rapides les plus lourds. En 1944, elles ont en outre assuré la traction de trains de charbon de 1'100 tonnes entre les mines du nord de la France et la Capitale.

Données techniques

Longueur hors-tout avec tender	23'540 mm	Diamètre des roues motrices	1'850 mm
Puissance maximale	4'000 ch	Diamètre des roues du bogie	950 mm
Timbre	20 bars	Masse en service (loco + tender)	197.25 t
Vitesse limite	120 km/h	Masse adhérente	84 t
Surface de grille	3.72 m ²	Diamètre des cylindres BP	650 mm
Surface de surchauffe	68.08 m ²	Diamètre des cylindres HP	440 mm
Surface totale de chauffe	212.77 m ²	Tenders accouplés	36 P, 34 P ou 36 Q
Sortie de la première machine	1940		

CERTIFICAT

Les modèles LEMACO en écartement O, à l'échelle 1:43,5

De nouveaux chefs-d'œuvre des ateliers LEMACO. Modèles en laiton, de fabrication artisanale et composés de plus de 1'900 pièces, détails dignes de l'écartement "I", finement peints et munis d'inscriptions conformes. Chaque modèle est daté et numéroté individuellement.

Données techniques

240 P 15 Longueur hors tampons tender compris	546 mm*	Poids tender compris	3'580 g
240 P 4 Longueur hors tampons tender compris	546 mm*	Poids tender compris	3'550 g
Consommation à 12 V	env. 420 mA	Rayon minimal	1'900 mm

*Attelage en position "roulement"

La production comprend les versions suivantes

No cat. O-071	SNCF 240 P 15, tender 36P 15, vert, bielles tandem	1 - 40	40 exemplaires 2002
No cat. O-071/1	SNCF 240 P 4, tender 36 Q 5, vert,	1 - 25	25 exemplaires 2002

- Abri avec aménagement intérieur, éclairé, portes opérationnelles
- Boîte à fumée avec porte ouvrante, intérieur détaillé
- Roues motrices reposant sur des ressorts
- Bandages et bielles en maillechort
- Tampons à ressorts
- Entraînement par moteur de précision Faulhaber F3042 à courant continu 12-14 V, transmission à roue libre
- Reproduction fidèle de la distribution intérieure, de l'essieu coudé et de la timonerie de frein.
- Attelage à élévation semi-automatique entre loc et tender
- Eclairage constant 1,5 V bidirectionnel
- Couverts de caisse à eau ouvrants